



Stellungnahme zum Entwurf einer

**Verordnung zur Anpassung des § 32 der
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)**



Berlin, 24. Juli 2026

Lobbyregisternummer R001662

Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung zur Anpassung des § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

1. Einleitung

Die Deutsche Bahn dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Es ist zu begrüßen, dass durch den Verordnungsentwurf auf die unbeabsichtigte Änderung von § 32 Absatz 2 EBO durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz reagiert und dessen bisheriger Regelungsinhalt wieder aufgenommen wird.

In Bezug auf die Regelungen zum vollautomatisierten Fahren (im Entwurf des neuen § 32 Abs. 1 Satz 2 EBO sowie im durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz neu eingeführten § 46 EBO) sehen wir allerdings dringenden Verbesserungsbedarf.

2. Im Einzelnen

Änderungsvorschläge Artikel 1 Nr. 1:

§ 32 Absatz 1 Satz 2 EBO (neu) wird wie folgt neu gefasst:

*(2) Bei vollautomatisierten **oder ferngesteuerten** Fahrfunktionen gemäß § 46 ist im Rahmen der Abnahme nachzuweisen, dass ~~mindestens eine gleiche Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2~~ **ein sicherer Betrieb** gewährleistet ist.*

Ergänzende Änderungsvorschläge Artikel 1:

1. § 18 Absatz 4 EBO wird wie folgt neu gefasst:

(4) Die Triebfahrzeuge werden entweder unmittelbar bedient oder werden gesteuert. Steuerung ist die Regelung der Antriebs- und Bremskraft durch eine Steuereinrichtung von einem führenden Fahrzeug aus oder durch Fernsteuerung oder durch vollautomatisierte Systeme gemäß § 46.

2. Es wird folgender § 46 EBO neu eingefügt:

*(1) Der Betrieb eines Triebfahrzeugs gemäß § 18 Absatz 4 mittels vollautomatisierter **oder ferngesteuerter** Fahrfunktion auf einer hierfür ~~ausgerüsteten~~ **geeigneten** Strecke ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird und ein **sicherer Betrieb** ~~mit mindestens gleicher Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2~~ gewährleistet ist.*

*(2) Vollautomatisierte **oder ferngesteuerte** Fahrfunktionen übernehmen die Fahraufgaben **teilweise oder** vollständig innerhalb des festgelegten Betriebsbereiches.*

*(3) Für den Einsatz vollautomatisierter **oder ferngesteuerter** Fahrfunktionen ist ~~im Rahmen der Abnahme nach § 32~~ nachzuweisen, dass die Auswirkungen technischer Störungen oder Fehlhandlungen beherrscht werden und die sichere Betriebsführung jederzeit gewährleistet bleibt. **Der Nachweis zur Gefährdungsbeherrschung kann durch ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 oder für***

den Einsatz außerhalb des übergeordneten Netzes nach § 2b AEG durch eine eigene Sicherheitsmethode erbracht werden.

Begründung:

Es ist positiv zu bewerten, dass in der EBO die rechtlichen Rahmenbedingungen für das vollautomatisierte Fahren geschaffen werden.

Kritisch erscheinen jedoch die Regelungen in §§ 32 Abs. 1 Satz 2 (neu) 2 und 46 Abs. 1 EBO, wonach zum Nachweis des sicheren Betriebs „mindestens gleiche Sicherheit nach § 2 Abs. 2“ gefordert wird. Denn § 2 Abs. 2 EBO regelt das Abweichen von anerkannten Regeln der Technik. Beim Einsatz von vollautomatisierten Fahrfunktionen wird jedoch von § 45 EBO, also einer Vorschrift der EBO abgewichen. Es ist insofern unklar, ob als anerkannte Regel (von der abgewichen werden soll) hier die Vorgabe der Besetzung des Triebfahrzeugs mit einem Triebfahrzeugführer in § 45 EBO verstanden werden soll.

Eine Risikobewertung nach der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 bzw. nach einer eigenen Sicherheitsmethode erscheint gegenüber einem Nachweis gleicher Sicherheit vorzuzugewürdigen, da danach – anders als beim Nachweis gleicher Sicherheit nach § 2 Abs. 2 EBO – auch eine explizite Risikoabschätzung möglich ist. Dies ist von besonderer Bedeutung, da der Nachweis gleicher Sicherheit einen Vergleich mit dem Sicherheitsniveau eines menschlichen Triebfahrzeugführers erfordert. Gerade dieser Vergleich stößt bei vollautomatisierten Systemen in der Praxis an grundlegende methodische Grenzen, weil das situationsabhängige menschliche Verhalten, insbesondere bei unvorhergesehenen Ereignissen, nur sehr eingeschränkt technisch modellierbar und objektiv vergleichbar ist. Eine Risikobewertung mit expliziter Risikoabschätzung erscheint daher sachgerechter.

Die Ergänzung um „ferngesteuerte“ Fahrfunktionen auch in §§ 32 und 46 EBO ist erforderlich, um den Anwendungsbereich der Regelungen auf technisch vergleichbare Steuerungsformen zu erstrecken und dadurch Regelungslücken sowie Wertungswidersprüche zu vermeiden. Die Ersetzung in § 46 EBO von „ausgerüstet“ durch „geeignet“ ist sinnvoll, da je nach technischer Ausgestaltung des vollautomatisierten oder ferngesteuerten Fahrens auch bestehende Stecken ohne zusätzliche technische Ausrüstung ggf. bereits geeignet sind.

Weiter ist die (ausschließliche) Bezugnahme in § 46 Abs. 3 EBO auf die Abnahme nach § 32 EBO fragwürdig. Denn der ganz überwiegende Teil der Fahrzeuge in Deutschland wird nicht mehr nach § 32 EBO abgenommen, sondern benötigt eine Genehmigung für das Inverkehrbringen nach EIGV. Es stellt sich deshalb die Frage, was für die nach EIGV zugelassenen Fahrzeuge gelten soll – dies umso mehr, als die Begründung zur Beschlussempfehlung § 46 Abs. 3 (neu) EBO als die „zentrale Vorschrift“ benennt.